

Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**Directoraat-Generaal
Politie**
RenS

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Ons kenmerk
639681

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Datum 22 mei 2015

Onderwerp Antwoorden kamervragen over de uitzending 'Ongelukkige Spoed'

In antwoord op uw brief van 15 april 2015 deel ik u mee dat de schriftelijke vragen van het lid Segers (ChristenUnie) over de uitzending 'Ongelukkige Spoed' worden beantwoord zoals aangegeven in de bijlage bij deze brief.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

G.A. van der Steur

Antwoorden kamervragen van het lid Segers (ChristenUnie) aan de minister van Veiligheid en Justitie over de uitzending 'Ongelukkige Spoed' (ingezonden 15 april 2015, nr. 2015Z06885)

**Directoraat-Generaal
Politie**
RenS

Datum
22 mei 2015

Ons kenmerk
639681

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitzending 'Ongelukkige spoed'?

Antwoord op vraag 1

Ja

Vraag 2

Deelt u de mening dat het een kwalijke zaak is dat er wekelijks een ongeval plaatsvindt met politie-, brandweer- of ambulancevoertuigen? Hoe beoordeelt u dat feit?

Antwoord op vraag 2

Politie-, brandweer- en ambulancevoertuigen moeten zo snel mogelijk ter plaatse zijn. De hoge snelheid in het reguliere verkeer is ondanks optische en geluidssignalen en alle preventieve maatregelen niet zonder risico's. Ieder ongeval is er echter één teveel. Daarom zal ik mij in samenwerking met de betrokken hulpdiensten voortdurend blijven inspannen om het aantal ongevallen te doen afnemen.

Vraag 3

Op welke gronden is de richtlijn vastgesteld voor deze voertuigen om bij rood licht een kruising met een snelheid van maximaal 20 km/h te passeren? Hoe is het mogelijk dat dit in veel gevallen niet wordt nageleefd?

Antwoord op vraag 3

Volgens artikel 3, lid 4a van de Regeling optische en geluidssignalen 2009 moet de brancherichtlijn van de hulpdiensten een dergelijke norm bevatten. Andere weggebruikers zijn namelijk niet bedacht op voorrangsvoertuigen die door rood rijden en kunnen onvoorspelbaar reageren op een voorrangsvoertuig. De bestuurder van een voorrangsvoertuig moet hier rekening mee houden wanneer hij een kruispunt oversteekt.

In de brancherichtlijn is bepaald dat het in bijzondere situaties is toegestaan om van de gestelde norm af te wijken in overleg met de meldkamer. De bestuurder van een voorrangsvoertuig maakt in dat geval een professionele afweging om zo snel en veilig mogelijk een kruising te kunnen passeren.

Vraag 4

Kunt u een reactie geven op het huidige gebruik van de verschillende oplossingsmogelijkheden die in het programma worden gegeven, zoals het ritregistratiesysteem en de rijopleiding?

Vraag 9

Hoe verhouden deze resultaten zich tot de toezeggingen die door u en eerder door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zijn gedaan om het aantal ongelukken te verminderen en de scholing van de chauffeurs te verbeteren?

**Directoraat-Generaal
Politie**
RenS

Datum
22 mei 2015

Ons kenmerk
639681

Antwoord op de vragen 4 en 9

Het verminderen van het aantal ongevallen en schadegevallen heeft de aandacht van de individuele hulpdiensten. Zo heeft de Werkgroep Preventie van de politie in 2012 een analyse van de meest voorkomende schadegevallen met politievoertuigen uitgevoerd en heeft op basis daarvan een plan van aanpak opgesteld met adviezen. Ook de landelijke invoering van een ongevallenregistratiesysteem maakt daar deel van uit.

Door de hulpdiensten wordt de laatste jaren bovendien volop samengewerkt aan verschillende mogelijkheden om het aantal ongevallen te verminderen, waaronder de oplossingen die in de uitzending 'Ongelukkige Spoed' worden gegeven. Zo worden de brancherichtlijnen beter op elkaar aangesloten, wordt meer aandacht aan het onderwerp rijden met voorrangsvoertuigen besteed in de rijopleidingen en is onlangs door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een vrijstelling verleend voor het geven van rijonderricht in het besturen van een voorrangsvoertuig met optische- en geluidssignalen op de openbare weg (nr. IenM/BSK-2015/51943). Onderzoek van het Instituut Fysieke Veiligheid, naar de effecten van de tijdelijke vrijstelling van de afgelopen twee jaar, laat namelijk zien dat trainen op de openbare weg in het besturen van een voorrangsvoertuig bijdraagt aan de kwaliteit van de rijopleiding voor bestuurders van voorrangsvoertuigen zonder dat het de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

Vraag 5

Waarom wordt de informatie van een ritregistratiesysteem na een ongeluk niet standaard uitgelezen?

Vraag 6

Overweegt u om het ritregistratiesysteem in meer voertuigen van hulpdiensten te installeren? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op de vragen 5 en 6

De politie maakt geen gebruik van ritregistratiesystemen, maar van ongevallenregistratiesystemen. Indien een voertuig is voorzien van een dergelijk systeem, wordt dit na een ongeluk standaard uitgelezen. De systemen zijn nu al beschikbaar in de eenheid Rotterdam; uitbreiding is onderdeel van het plan van aanpak van de Werkgroep Preventie van de politie.

Voor de ambulancezorg geldt dat gegevens vanuit het ritregistratiesysteem primair gebruikt worden als input voor intervisiegesprekken met de ambulancechauffeur. Door zelfreflectie wordt beoogd de kwaliteit van de rijtaken te verbeteren en te waarborgen, in aanvulling op de reguliere her- en bijscholing. Bij ongevallen is het standaardprocedure dat op basis van de gegevens uit het ritregistratiesysteem een ongevallenanalyse wordt gemaakt. Op dit moment is de beslissing om ritregistratiesystemen in te bouwen aan de ambulancediensten zelf.

Ook voor de brandweer geldt dat met ritregistratie en uitlezing daarvan in de veiligheidsregio's verschillend omgegaan wordt. Gezien de initiatieven met ritregistratiesystemen die door de diensten zelf georganiseerd worden, ben ik van mening dat strengere voertuigeisen om de hulpdiensten tot het inbouwen van deze systemen te dwingen op dit moment niet noodzakelijk zijn.

**Directoraat-Generaal
Politie**
RenS

Datum
22 mei 2015

Ons kenmerk
639681

Vraag 7

Hoe kan het dat niet alle bestuurders van politievoertuigen driejaarlijks terugkeren voor een rijvaardigheidstraining? Wanneer is dit aantal op honderd procent gebracht?

Antwoord op vraag 7

Vóór de invoering van de Nationale Politie bepaalden de korpsen zelf op welke manier de rijvaardigheid onderhouden werd en volgden niet alle politiemedewerkers een driejaarlijkse training.

Momenteel is een afdeling Rijvaardigheid en Rijveiligheid in opbouw, die onderdeel wordt van het team Operationele Begeleiding en Training van de Nationale Politie. Deze afdeling gaat zorgen voor het onderhouden van de rijvaardigheid na de initiële opleiding bij de politieacademie, middels een verplichte driejaarlijkse Politie Rijvaardigheid Training. Die driejaarlijkse Politie Rijvaardigheid Training moet door circa 30.000 politiemedewerkers gevolgd worden. Het kost dan ook tijd om dat goed te organiseren: om alle doelgroepen afhankelijk van hun functie te kunnen faciliteren, om nieuwe rijdocenten op te leiden en zittende rijdocenten te professionaliseren en om medewerkers die in de training een te laag niveau laten zien bij te scholen.

In de tussentijd wordt nauw samengewerkt met de Politieacademie, zodat in 2015 tot en met 2017 de basis rijvaardigheidstraining wordt aangeboden aan alle politiemedewerkers die gebruik moeten kunnen maken van optische- en geluidssignalen. Vanaf 2016 wordt dit uitgebreid met specifieke rijvaardigheidstrainingen voor medewerkers met een specialistische verkeersfunctie of specialistische recherchefunctie en vanaf dat moment volgen alle bestuurders van politievoertuigen dan ook een driejaarlijkse rijvaardigheidstraining.

Vraag 8

Welke afspraken zijn er voor de bestuurders van brandweer- en ambulancevoertuigen ten aanzien van de rijvaardigheidstraining? Kunt u inzicht geven in de naleving?

Antwoord op vraag 8

De rijvaardigheidstraining is onderdeel van de initiële opleiding tot ambulancechauffeur aan de Academie voor de Ambulancezorg. Periodieke bij- en nascholing, waaronder rijvaardigheidstraining, is onderdeel van het bekwaamheidsbeleid van de Regionale Ambulancevoorziening. De periodieke toetsing heeft een verplichtend karakter; de ambulancechauffeurs worden dus daadwerkelijk periodiek bijgeschoold.

Binnen de Brandweer is een branchestandaard blijvende vakbekwaamheid ontwikkeld voor de brandweerchauffeur. Die standaard bevat een set van landelijke afspraken over de minimale kennis en vaardigheden benodigd om als brandweerchauffeur adequaat te kunnen functioneren. Periodiek moet de chauffeur aantonen dat hij nog vakbekwaam is. De werkgever houdt de registratie daarvan bij en de Inspectie Veiligheid en Justitie heeft de mogelijkheid om dit te toetsen.

**Directoraat-Generaal
Politie**
RenS

Datum
22 mei 2015

Ons kenmerk
639681

Vraag 10

Bent u van plan nu nadere maatregelen te nemen? Zo ja welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 10

Ik ben voornemens om de resultaten van de reeds genomen maatregelen af te wachten. Indien die onvoldoende effect blijken te sorteren, zal ik mij bezinnen op eventuele aanvullende maatregelen.

1) Reporter Radio op 12 april 2015